

# Încă 2.100 km de drum de mare viteză vor intra în licitație anii viitori



Sorin Grindeanu, ministrul Transporturilor și Infrastructurii

Odată cu finalizarea actualelor tronsoane de autostrăzi, aflate în proiectare sau execuție, nu se vor termina oportunitățile din țara noastră pentru constructorii de drumuri și autostrăzi. Ba mai mult, cresc șansele firmelor românești de a beneficia de aceste oportunități. În prezent Guvernul derulează prin CNAIR cel mai mare program de dezvoltare a infrastructurii rutiere din întreaga Europă, în valoare de peste 11,5 miliarde de euro. Dar foarte puține companii autohtone au avut capacitatea să contracteze astfel de proiecte majore. Marile investiții se fac în condițiile în care nu avem destul firme puternice locale și nu avem suficientă producție internă de materiale de construcții. Așa că importăm cea mai mare parte a materialelor, iar firmele noastre lucrează ca subantreprenori în contractele câștigate de constructorii străini. Totuși, „până în anul 2030 vor fi lansate licitații pentru etapele de proiectare și execuție a încă aproximativ 2.100 km de drum de mare viteză”, ne-a transmis ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu.

Având în vedere experiența acumulată de firmele românești și proiectele cu un grad de complexitate ceva mai redus ale drumurilor expres, lansarea viitoarelor licitații ar putea însemna o șansă pentru constructorii autohtoni. În prezent, Ministerul Transporturilor, prin cele două companii, CNAIR și CNIR, are în diverse stadii de pregătire lansarea documentațiilor pentru execuția unor importante proiecte de infrastructură rutieră.

Ministrul Sorin Grindeanu spune că în stadiu avansat în ceea ce privește lansarea licitațiilor sunt: Autostrada Timișoara – Moravița, precum și drumurile expres Bacău – Piatra Neamț, Focșani – Brăila, Tișita – Albița, Găești – Ploiești, Brăila – Tulcea, Constanța – Tulcea și Filiași – Târgu Jiu.

Alte proiecte aflate în pregătire vizează construirea Autostrăzii București – Alexandria, a Autostrăzii Nordului (Baia Mare – Bistrița – Vatra Dornei) și autostrăzilor Ploiești – Brașov și Brașov – Făgăraș, precum și a Drumului expres Filiași – Drobeta Turnu Severin – Domașnea – Caransebeș.

## Licitații și cu câte șase termene limită pentru depunerea ofertelor

Derularea procedurilor de achiziție publică se derulează, de regulă, cu mare întârziere. Pe de o parte, operatorii acuză calitatea slabă a documentațiilor de atribuire.

Dar, pe de altă parte, ministrul Sorin Grindeanu susține că prelungirea termenelor de depunere a ofertelor este cauzată, în cele mai multe cazuri, de numărul mare de clarificări adresate de operatorii economici interesați să participe la procedura de achiziție publică. Mai sunt și contestații introduse cu privire la documentațiile de atribuire. Totodată, durează elaborarea răspunsurilor consolidate la solicitările de clarificări.

„Precizez, totodată, că în multe situații, decalarea termenului de depunere a ofertelor este cauzată de practica operatorilor economici, fie de a adresa în ultimele zile ale termenului legal sute de clarificări, fie de a le adresa chiar după termenul limită prevăzut în documentația de atribuire, astfel Autoritatea Contractantă fiind constrânsă să decaleze termenul de depunere a ofertelor, independent de voința sa”, subliniază ministrul Grindeanu.

În ceea ce privește încurajarea participării mai multor firme autohtone la licitațiile pentru atribuirea contractelor majore de infrastructură rutieră, răspunsul ministrului Transporturilor este evaziv. El precizează că, „în elaborarea documentațiilor de atribuire, Autoritatea Contractantă are în vedere respectarea tuturor prevederilor legale în materia achizițiilor publice, dezideratul fiind acela de a asigura un echilibru cu respectarea principiului transparenței și a proporționalității.

Astfel cerințele trebuie să asigure, pe de o parte, o participare ridicată la procedura de achiziție publică, să nu fie restrictive, însă în același timp acestea să fie relevante raportat la costul investiției, complexitatea și anvergura obiectivului de interes public. De asemenea, trebuie să asigure buna implementare a contractului de achiziție publică, la parametrii cantitativi și calitativi prevăzuți în Caietul de sarcini și documentația de atribuire.”

## Plățile țin cu greu ritmul cu execuția lucrărilor

Efortul de finanțare a tuturor proiectelor de investiții în infrastructura rutieră, demarate și în pregătire, nu este unul ușor pentru Guvernul României.

De altfel, ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu, a admis că, deși pe unele tronsoane de autostradă, cum sunt cele de pe Buzău – Focșani realizate de constructorul român UMB, stadiul lucrărilor este bun, nu la fel de bun este progresul financiar, în sensul că sunt foarte multe facturi depuse de constructor spre a fi plătite.

De altfel, „pe toată durata ciclului de implementare a proiectelor este necesară corelarea implementării cu asigurarea finanțării”, subliniază ministrul Grindeanu.

Perioadele de eligibilitate a cheltuielilor vizează următoarele repere temporale:

- 2024 – 2029 – perioada de implementare a Programului Transport (inclusiv cu aplicarea regulii n+2);
  - 2024 – 2026 – perioada de implementare a PNRR și perioada în care pot fi cheltuite fondurile alocate prin mecanismul CEF.
- De asemenea, pentru asigurarea unei absorbții facile a fondurilor nerambursabile, au fost considerate intervenții specifice pentru asigurarea rambursării progresive, astfel:
- Fazarea obiectivelor aflate în derulare, ale căror cheltuieli vor putea fi rambursate din momentul t „zero” al noii perioade de programare;
  - Promovarea spre finanțare din CEF a proiectelor cu interferență în zona de graniță, pentru degrevarea bugetului alocat în cadrul PT 2021-2027, facilitându-se astfel implementarea unui portofoliu mai amplu în anvelopa financiară a economiilor înregistrate;

## Topul drumarilor

- Pregătirea proiectelor noi în perioada de programare POIM, pentru a se asigura proiecte fezabile și sustenabile spre finanțare din PT.

Marile obiective de investiții în infrastructura de transport sunt finanțate cu precădere din fonduri europene nerambursabile/rambursabile, cu cofinanțare de la bugetul de stat.

În momentul depunerii unei cereri de finanțare europeană trebuie indicată în mod clar și sursa cofinanțării, altfel cererile nu ar fi aprobate de UE.

Pentru asigurarea realizării proiectelor conform calendarelor de implementare asumate

la nivelul documentelor de program, respectiv la nivelul contractelor de finanțare încheiate, precum și pentru evitarea riscului de decommitere a fondurilor nerambursabile alocate României pentru sectorul rutier, „a fost necesară menținerea unui nivel adecvat de pregătire profesională pe toate palierele care corespund fluxurilor de activități specifice proiectelor finanțate din fonduri nerambursabile”, ne transmit oficialii de la Transporturi. În acest sens, categoriile de activități care conduc la implementarea cu succes a unui proiect vizează etapa de pregătire a acestuia (proiectare și expropriere a terenurilor

necesare realizării investiției), procedurile de achiziție publică pentru contractele de lucrări și servicii necesare finalizării obiectivelor, respectiv etapa de implementare propriu-zisă, ce vizează derularea simultană a contractelor de execuție/proiectare și execuție și servicii de supervizare lucrări. ■

## Topul drumarilor

# Peste jumătate din valoarea contractelor de autostrăzi revine constructorilor străini

Mai mult de jumătate din cele peste 11,5 miliarde de euro, la cât se ridică valoarea contractelor pentru autostrăzi aflate în prezent în etapa de proiectare sau execuție în țara noastră, revine antreprenorilor străini.

În acest moment de boom în construirea de autostrăzi nu avem suficiente firme mari autohtone care să poată prelua volumul de lucrări. Acesta este rezultatul unei lungi perioade în care guvernării nu au acordat prea mare atenție sectorului de construcții, iar investițiile publice au fost la un nivel redus. Ca urmare, sunt puțini constructori români cu capacitatea de a derula proiecte majore, multă forță de muncă specializată a emigrat iar sectorul nu a reușit să atragă tineri specialiști.

Acum sunt în proiectare sau execuție circa 750 de km de autostradă, iar 58% din valoarea lucrărilor este contractată cu firme străine.

Între antreprenorii străini care derulează cele mai mari proiecte pe primul loc sunt firmele din Turcia, cu o valoare totală a contractelor de circa 3,22 miliarde de euro. Acestea sunt urmate de cele din Italia cu 2,56 miliarde de euro. Am inclus aici și costul la care a ajuns Podul suspendat de la Brăila, de peste 584 de milioane de euro, proiect pentru care încă nu s-a făcut recepția.

La distanță destul de mare sunt constructorii din Austria (415 milioane euro) și Bulgaria (309 milioane euro). Grecii au contracte de peste 171 milioane euro, iar constructorii din China de circa 98,5 milioane euro. Topul este



alcătuit considerând țara de origine a liderului de asocierie.

Valoarea contractelor pentru proiectarea și construirea de autostrăzi derulate în prezent de firmele românești este de peste 4,9 miliarde euro. Din aceasta majoritatea revine grupului de firme UMB din Bacău.

### Cele mai scumpe lucrări per kilometru sunt cele pentru importante lucrări de artă

Potrivit analizei făcută de ARENA Construcțiilor, costul mediu per km este de 15 milioane euro, aici intrând însă și prețul tunelurilor și al podurilor. Analiza a vizat numai contractele de proiectare și execuție în derulare, în prezent. Cel mai scump tronson este Tigveni – Curtea de Argeș, unde pe o lungime de de 9,86 km vor fi nouă poduri, trei pasaje și Tunelul Momaia cu două galerii de 1,3 km. Costul actual este de 41,88 milioane de euro/km,

contractul fiind atribuit constructorilor austrieci de la Porr.

A doua cea mai mare valoare per kilometru este pentru tronsonul Margina – Holdea de 9,13 km, din care 2,13 km sunt de tunel cu două galerii, pe traseu fiind și două pasaje și trei viaducte. Costul este de aproape 40,02 milioane euro/km, iar lucrările sunt executate de constructorii români din grupul de firme UMB.

Un alt proiect scump este cel de construire a viaductelor de la Mihăiești și Topa Mică, de pe traseul autostrăzii Nădășelu – Mihăiești, pentru care au oferit numai constructorii turci de la Ozaltin. Valoarea contractului este de circa 36,89 milioane euro/km.

La polul opus se află autostrăzile de la câmpie Suplacu de Barcău – Chiribiș și Chiribiș – Biharia ce vor fi realizate de către constructorii români Construcții Erbașu și, respectiv, o asocierie condusă de Precon Transilvania. Costul acestor lucrări este de 6,75 milioane euro/km și de 5,53 milioane euro/km. ■